

Abg. Reinhard (Ztr.) erhob schwere Bedenken gegen die Vorlage; das Gesetz würde die Sparer schädigen. Abg. Schröder (Nik.) stand dem Grundgedanken der Vorlage sympathisch gegenüber und beantragte Überweisung an eine ständige Kommission.

Aus aller Welt.

Der Berliner Spieserprozess, in dem sich der Rumäne Jules und Elsbeth Graf Wolff-Metternich zu verantworten hatten, dürfte eine neue Auflage erleben, da die eigentliche Hauptperson, der vielgenannte Spieser und Hochkapler Stalman alias Baron Korff-König, in Monaco verhaftet worden ist. England hatte bekanntlich seine Auslieferung verweigert und ihn wieder auf freien Fuß gesetzt, mit Monaco hätten die Auslieferungsverhandlungen eher zu einem positiven Resultat führen. — **Die Streikvergehen in Ruhrrevier** gehen infolge nachträglicher Anzeigen noch weit über die Zahl 2000 hinaus. So wird die Essener Streikkommission noch etwa 2 Monate lang fast ausschließlich mit Streikvergehen beschäftigt sein, ähnlich ist es in Duisburg und Dortmund. Diese Prozesse sind mit die traurigste Frucht des großen Streiks, deren Nachwirkungen in manchen Familien wohl nie ganz erlöschen werden; zumal wenn man der Ernährer Monate oder gar Jahre lang entziffen wird.

30 Jahre Zuchthaus erhielt der italienische Priester Alois in Reggio di Calabria, der einem anderen Geistlichen in den den Weisheit gemischt hatte, so daß der Nebenbuhler starb. Der Prozess hatte fast ein Jahr gedauert. — **Wegen schwerer Raubverbrechen** erhielten zwei Carabinieri in Potsdam zwei bezw. vier Monate Gefängnis. Beide hatten einen Rekruten derart mißhandelt, daß er eine schwere Nervenerkrankung erlitt. — **Wegen Herausforderung zum Zweikampf** mit schweren Säbeln erhielt der Architekt August Joch aus Sonneberg i. Th. sieben Tage Festungshaft. Der Geforderte war ein Münchener Rechtsanwalt.

Der Zusammenstoß der englischen Militärluftschiffe „Beta“ und „Gamma“ ist deshalb ohne größere Folgen geblieben, weil die Kollision ganz dicht über der Erde erfolgte; immerhin erhielt der Ballon „Beta“ so erhebliche Beschädigungen, daß er längere Zeit unbrauchbar sein wird. Die Wunde haben die Engländer mit ihren Ventballons noch nicht gehabt. — **Den ersten Flug von England nach Island** über den Sankt Georgs-Kanal hat Seeben der kanadische Piloten ausgeführt, nachdem erst wenige Tage vorher der Flieger Allen auf einem solchen Fluge ins Meer gestürzt und ertrunken war. — **Ein brennender Ballon der Luftschiffabteilung** erreichte in der Drifft der Galeserlehen bei Quedlinburg großen Schaden unter der Bevölkerung. Bei dem Abflug wurden der Oberleutnant v. Neufeld vom Inf.-Regt. 173 und der Leutnant v. Below vom Inf.-Regt. 172 schwer verletzt.

Bei einer Panik in einem Kino in Barcelona, die wegen einer Kauferei und der Ruffignale der Polizisten entstanden war, wurde eine große Anzahl Frauen und Kinder niedergetreten und dabei 15 schwer verletzt. Weitere 20 Personen erlitten Querschnitten. — **Bei einer Reise durch das anersichste Brasilien** blieb die Expedition des englischen Vandenor 16 Tage lang so gut wie ohne Nahrung, nur Wasser war vorhanden. Vandenor nahm in dieser Zeit 50 Pfund ab; außerdem verlor er durch eine Erkrankung an Beriberi zwei Zehen. Der brasilianische Kongress bewilligte in Anerkennung der Leistung für den Forscher eine Summe von 180000 Mk. — **Eine große Bauplatte** in der russischen Stadt Nikoliew viele Leute in Mitleidenschaft gezogen und zum Teil an den Bettelstab gebracht. Jüngere gewissenloser Manipulationen wurden die Sparer um mehr als 4 Millionen Mark betrogen.

Kranke aus Jekuloid soll man nicht verwenden. Bei einer Verletzung in dem französischen Orte Cormaux sind die Jekuloidkranke durch eine brennende Kerze Feuer. In der Folgezeit entzündete eine Panik, bei der 10 Personen zum Tode verurteilt wurden. — **Als Entschädigung für die verlorene Antarktis-Entdeckung** in der Zeit vom 21. Dezember 1910 bis 24. Februar 1911 erhielt der Sattler Meißner in Berlin, der des Todes an einer Frau verdächtig war, die Summe von 9475 Mark ausbezahlt. Eigentlich waren ihm 180 Mark bewilligt worden, doch hatte man für die Verpflegung, die er in Moskau genossen, 4425 Mk. in Abzug gebracht. Die Entschädigung von 9475 Mk. ist mehr als zweimonatige, ungeschuldete Verdienstszeit hinter Befängnismauern wird allgemein als zu gering erachtet.

Der unheilbar krankhafte Jopfabsteher Schell in München hat der „B. Z.“ zufolge die fünf ihm zur Last gelegten Mordverbrechen eingestanden. Schell wird nunmehr in einer Irrenanstalt untergebracht werden. — **Der englische Seemann Dranda** auf der Fregatte Wesel führt sich durch die Verletzung der „Rheinisch-Westfälischen Zig.“, er habe einen Mordversuch unternommen, bestraft. Er hat deshalb Strafe wegen Verleumdung gegen das Blatt eingekauft. — **Die deutsche Nationalflugpende** laufen überall zahllose Beiträge ein. Mehrere werden Konzerte und Gesangsporträge zu Gunsten der Spende veranstaltet. Für die Spende in Italien sind bisher 1 Mill. Lire eingegangen. Der italienische König Viktor Emanuel 100 000 Lire.

Nach dem Untergang der „Titanic“ Die Untersuchung der Titanic-Katastrophe nimmt seinen Verlauf und immer noch werden erschütternde, aber andererseits empfindende Einzelheiten über die Vorgänge vor, bei denen nach dem Unglück bekannt. So erzählten mehrere Angehörige des gesunkenen Dampfers, daß kurz vor der Katastrophe ein opulentes Diner an Bord der Titanic stattfand, wobei der Küchenmeister hat das Mahl ganz ordentlich ausfallen lassen, wie noch nie zuvor ein Diner an Bord eines Schiffes eingenommen wurde. Von dem Chambrant erhielten auch die Matrosen viele Plöschchen, so daß im Augenblick der Katastrophe betrunken waren. Um so schrecklicher waren die Szenen, die folgten, als die Rettungsboote wurden mehrere Kinder förmlich gerettet und in den Rettungsbooten eingedrückt. Unter den geretteten waren auch drei Frauen, von denen man nur die Vornamen Lolo und Lolo weiß.

Kurz vor dem Zusammenstoß der „Titanic“ mit dem Dampfer „Calcutta“ soll auch ein anderer Dampfer die Unglücksstätte passiert haben. Auf der „Titanic“ will man dessen Lichter gesehen und auch viele Raketen signale abgegeben haben, die aber von dem befreundeten Dampfer nicht beachtet wurden seien. Die Bergung der Leichen wird eifrig fortgesetzt; u. a. wurden bisher die Leichen des Multimillionärs

Widener und des Direktors der Holland-Amerika-Linie Jonhner J. G. Reuschlin rekonstruiert.

Neben den Zeichen „c. g. d.“ (come quid dange, das heißt: Kommt schnell, Gefahr!) hatte, wie gemeldet, der Funkentelegraphist Philipps von der Titanic auch die Zeichen „i. o. i.“ über den Ozean geschickt. Fängt ein anderes Schiff diese Zeichen auf, die bedeuten „Save our souls“, auf deutsch: Rettet unsere Seelen, so weiß man, daß das Schiff in der allergrößten Gefahr sich befindet. Philipps hatte aber diese Zeichen erst benützt, als das Schiff schon halb unter Wasser war.

Dem Kongress in Washington soll eine Vorlage zugehen, die eine einmalige Unterstützung von 10 000 Dollars für jede Witwe eines mit der Titanic untergegangenen vorsieht. Der Kapitän und die Besatzung der Korparhia sollen goldene Medaillen erhalten. Dem Telegraphisten Philipps will man in einer großen Hafenstadt ein Denkmal errichten. — Abgesehen wird jetzt alles getan, um das Rettungswesen an Bord der großen Dampfer zu reorganisieren. So kaufte die Cunard-Linie alle in Newport vorhandenen Rettungsboote an. Ein deutscher Industrieller setzte einen Preis von 20 000 Mark für das beste Rettungsboot aus. Von anderer Seite wurde angeregt, die Boote mit Motoren auszurüsten. Auch die ständige Ausstellung für Erfindungen zur Rettung aus Seenot in Paris verteilt Preise für die besten Rettungsapparate.

Demnächst soll eine internationale Konferenz einberufen werden, die die Frage der Ausrüstung mit Sicherheitsvorrichtungen, insbesondere mit Rettungsbooten bei den großen Überseedampfern durch internationale Vorschriften regeln soll. Mit der „Titanic“ sind wahrscheinlich auch drei Badener untergegangen, ein Bürger von Lohmoos, namens Zimmermann, sowie Sohn und Tochter der Witwe Mod aus Bensheim.

Turm und Bahnhof.

Am 14. Juli 1902 stürzte der ragende Glockenturm auf dem Marktplatz von Venedig ein, das 98 Meter hohe, Jahrhunderte alte Wahrzeichen des Ruhmes und der Macht der Republik Venedig, die im Mittelalter unter den Seevätern zeitweise die Stellung einnahm, welche heute England besitzt, der mehrere Königreiche gehörten und deren Doge in Konstantinopel, das die modernen Kaiser gern gewinnen möchten, Kaiser ein- und absetzte. Der Wunsch der Venezianer, das monumentale Bauwerk wieder herzustellen, ist in verhältnismäßig kurzer Zeit verwirklicht, in derselben Höhe, nur etwas weniger massiv und mächtig gebaut, ist der Turm vollendet und wird jetzt feierlich eingeweiht werden. Die Kosten des Neubaus betragen 2 Millionen Franks. Da der Grund der Katastrophe die lumpige Bodenbeschaffenheit war, ist das Fundament des Baues durch eine gewaltige Pfahlanlage wesentlich verstärkt worden, so daß der Turm nach allgemeiner Anschauung keine neuen Ansetzungen aus den Schwierigkeiten des Terrains zu überfließen haben wird. Interessant ist es, daß der Papst Pius 10., der vor seiner Erwählung zum Oberhaupt der römisch-katholischen Kirche Kardinal-Erzbischof von Venedig gewesen ist, die fünf neuen Glocken für den Turm geschenkt hat.

Die heißblütigen Italiener feiern die Vollendung des neuen Markturms mit vielem Enthusiasmus, der allen Deutschen, welche die Märchenstadt in den Lagunen kennen und bewundern, durchaus erklärlich erscheint; aber in diese Festlichkeit mischt sich doch eine leise Behmut, denn das schöne Venedig ist eine stillere Stadt geworden, als es eigentlich nötig gewesen wäre. Die alte Herrlichkeit ist für immer dahin, die war schon vorüber, als die französische erste Republik der venezianischen Freiheit ein Ziel setzte, aber das Venedig von heute hätte durch zeitgemäße Tätigkeit sich mehr, als es geschehen ist, zu einer modernen Großstadt ausbauen können. Was dort auf industriellen Gebieten geleistet worden ist, das ist mehr von Ausländern, auch von Deutschen, in die Wege geleitet worden, als von Einheimischen. Wer im Mondenschein auf den Lagunen geht, den Klängen einer süßen Musik lauscht, dem erscheint das Bild der alten Herrlichkeit. Aber ein Gang bei Tage läßt mehr von Verfall schauen, wie wünschenswert ist. Und verschiedene Neuerungen mußten halb mit Gewalt erzwungen werden.

Dieser südlichen Festfreude steht ein nüchternes Ereignis in unserem Vaterlande gegenüber, auf das wir aber doch im höchsten Grade stolz sein können. Der größte Bahnhof der Welt, der neue Zentralbahnhof in Leipzig, wird am ersten Mai zum Teil, zur Hälfte, eröffnet werden; in zwei Jahren ist die ganze Anlage fertig, die den kolossalen Betrag von 130 Millionen Mark kostet. Der Bahnhof ist noch einmal so groß, wie der Augustusplatz in Leipzig, also etwa zwei bis dreimal so groß, wie der Dönhofsplatz in Berlin und hat 25 Gleise, von welchen zunächst die Hälfte in Betrieb genommen wird. Mit dieser Verkehrsanlage, zu welcher Sachsen und Preußen je die Hälfte der Kosten beigetragen haben, der ganzen Welt voran zu sein, ist ein Triumph der deutschen Technik, zumal hier alle Neuerungen und Sicherheitsmaßnahmen im ausgiebigsten Maße zur Anwendung gelangt sind. Unsere Zeit sieht im Zeichen des Verkehrs, dafür ist dieser Bau, der bei einer fast 300 Meter langen Hauptfront sechs gewaltige Hallen umfaßt, ein sehr bereicherter Zeuge.

Diese beiden Bauten nebeneinander zu stellen, ist von hohem Interesse. Der Markturm in Venedig ist keiner der höchsten auf Erden, aber er wird als Träger einer historischen Tradition nicht so leicht übertroffen. Immerhin gehört er der Vergangenheit an. Der Leipziger Bahnhof ist ein Reisetier der neuen Zeit; seine Bedeutung liegt aber nicht in den gewaltigen Raummaßen allein, sondern darin, daß solche für nötig befunden wurden, um den Verkehr zu bewältigen. Und die übrigen deutschen städtischen Bahnhöfe geben das Register zu dieser neuesten Erfindung, die Deutschlands Stellung im Weltverkehr. Wir wollen dabei die Hoffnung aufrecht halten, an deren Verwirklichung auch wohl nicht zu zweifeln ist, daß Deutschland in allen Verkehrsfragen dem geordneten Fortschritt nach wie vor huldigen, aber den englisch-amerikanischen Schnellgleitverkehr diesen Ländern überlassen wird.

Bermischtes.

Eine kaiserliche Ehrung für Prof. Robert Koch, den Entdecker des Tuberkulosebakteriums, wird in maßgebenden Kreisen der Medizin und Wissenschaft freudig begrüßt. Aus Anlaß des 30-jährigen Jubiläums der Entdeckung des Tuberkulosebakteriums hat der Kaiser verordnet, daß der Bezeichnung des Kgl. Instituts für Infektionskrankheiten in Berlin der

Name Robert Koch hinzugefügt werde. Koch, der 20 Jahre lang an diesem Institut gewirkt hat, hat dort auch seine letzte Ruhestätte gefunden. Das deutsche Volk ist Koch zu großem Dank verpflichtet, denn seine Entdeckung hat erst die Möglichkeit, der Tuberkulose, die schlimmer als jede andere Krankheit an dem Mark der zivilisierten Menschheit zehrt, wirksamer als bis dahin entgegenzutreten.

Reichstagspräsident Kämpf veranstaltete nach der Dienstatzung des Reichstags den ersten Empfang von Abgeordneten in den glänzenden Repräsentationsräumen des Präsidialgebäudes. Die vor einigen Tagen dort abgehaltene Festlichkeit hatte vorzugsweise Verzeihern der Handwerkskammern gegolten. Viele Parlamentarier und Minister waren der Einladung zu einem Glase Bier gefolgt und bis in die Nacht hinein in angeregtem Gespräch bei dem Gastgeber verweilt. Mit Rücksicht auf die kleine Festlichkeit hatte die Wahlsprüfungscommission die auf Dienstag anberaumte Prüfung der Wahl des Abg. Kämpf auf einen späteren Termin vertagt. Die Wahl des Abg. Bruhn (Nomenklatur, Rp.) wurde für gültig erklärt.

Der frühere Führer der Konservativen und Premierminister in England Balfour hat die ihm von der Universität Glasgow angebotene Professur angenommen; er wird seine Vorlesungen 1913 oder 1914 beghinnen. Der frühere deutsche Professor v. Hertling machte die umgekehrte Karriere und wurde bayerischer Ministerpräsident.

Die Budgetkommission des Reichstags erörterte bei fortgesetzter Beratung des Etats für Deutsch-Südwestafrika die Frage der Auflösung der Verträge der Reichsverwaltung mit den Kolonialgesellschaften, wobei betont wurde, daß man zwar die Rechte der Gesellschaften nicht verletzen dürfe, daß aber das Reich von diesen Verträgen, welche die Autonomie des Mutterlandes beschränken, frei werden müsse. Staatssekretär Solf erwiderte, daß überall die Erschließung von Kolonien, solange deren wirtschaftliche Verhältnisse noch ungelöst waren, Kapitalgesellschaften überlassen wurde, von denen die Regierung später wieder loszukommen suchte. Das Kolonialamt werde jedoch in eine erneute Prüfung der bestehenden Verträge eintreten. Angenommen wurde weiterhin eine Resolution wegen Bergarbeiterlohn, Lohnverträge, Kranken- und Unfallversicherung.

Eine drahtlose telephonische Verbindung rings um die Erde will die Hochfrequenz Maschinen A. G. in Berlin demnächst herstellen. Als Anfangs- und Endstation dieses Gesprächs sind Hannover und Berlin bestimmt. Sollten diese Versuche mit elektrischen Hochfrequenz-Strömen von Erfolg gekrönt werden, so dürfte das eine vollständige Umwälzung auf dem Gebiete des drahtlosen Fernverkehrs bedeuten, deren Entwicklungsmöglichkeiten noch gar nicht abzuleben sind.

Der Verkehr im Lichte der Geschichte. Am 1. Mai tritt bekanntlich auf den deutschen Eisenbahnen der Sommerfahrplan in Kraft, der neben neuen Zügen auch eine Reihe von Zugbeschleunigungen bringt. Allen Wünschen wird freilich auch jetzt noch nicht entsprochen werden, denn die Besuche an die Eisenbahnverwaltungen nehmen kein Ende. Die alte Generation meint allerdings, es werde schon viel zu schnell gefahren, man solle sich lieber besinnen. Aber darnach kann es selbstverständlich nicht gehen, Zeit ist Geld, das ist in der modernen Zeit die Losung. Man geht aber fehl, wenn man annimmt, daß in der eisenbahnlosen Zeit auf Schnelligkeit nichts gegeben worden sei. Schon fünf hundert Jahre vor Christi Geburt hatte der Persefönig Cyrus in seinem weiten Reich eine Staatspost eingerichtet, die in regelmäßigen Fahrten für hervorragende Personen und Kuriers eine schnelle Beförderung verbriefte. Auch das alte römische Reich hatte seine Schnellposten. Die Nachrichtenübermittlung durch Läufer war allbekannt und von großer Promptheit, so daß keineswegs so lange Zeit über den Empfang verging. Unsere Vorfahren, die alten Germanen, sind freilich in ihren schweren Karren nur langsam vorwärts gekommen, dagegen waren ihre Belleren, die Normannen, auf ihren blitzschnellen Schiffen gefürchtete Gäste. Im Mittelalter waren die Reisen umständlich, und manchem hoben Herrn, der aus ihrer Stadtkasse sich Geld holen wollte, hätten die Bürger am liebsten das Stadttor vor der Nase zugeschlagen. So ging es z. B. dem als argen Borger bekannten Habsburger Friedrich. Koch und nach wurden die Wege besser, die Wagen bequemer; aber der dreißigjährige Krieg vernichtete in Deutschland viel, was vorher geschaffen war. Der Handel lag darnieder, die Beförderung durch die Post und kaufmännische Gelegenheiten stockte. Zu Anfang des achtzehnten Jahrhunderts wurden in Paris die Omnibusse neu eingeführt, die in Deutschland erst hundert Jahre später in Aufnahme kamen, fanden aber wenig Beachtung, obwohl König Ludwig 14. von Frankreich zur Reklame selbst in einem solchen Wagen Platz nahm. Endlich wurde der Postwagenverkehr schneller, freilich blieb die Benutzung gering. Koch 1839 sagte der preussische Generalpostdirektor von Nagler, es sei ganz überflüssig, eine Eisenbahn von Berlin nach Potsdam zu bauen; er schickte jeden Tag eine Expresspost von der Spree zur Havel, aber sie fuhr meist leer. Auch König Friedrich Wilhelm II. von Preußen meinte, es mache nichts aus, ob man den Weg eine halbe Stunde schneller zurücklege.

Aber der Siegeszug der Eisenbahn vollzog sich mit erstaunlicher Geschwindigkeit; 1870 war das neue Verkehrsnetz wenig mehr als drei Jahrzehnte alt, aber die deutschen Eisenbahnen leisteten bei der Mobilmachung weit mehr, wie die französischen. Jahr für Jahr wurden Millionen in neue Schienenwege hineingesteckt, aber man konnte sich noch nicht die in wenigen Jahrzehnten zu erwartende Ausdehnung des Verkehrs vorstellen. In welchem Umfange gegen heute wurden noch in den siebziger und achtziger Jahren die Bahnhöfe angelegt, welche Umständlichkeiten waren damals noch gang und läbe? Und mit dem Bahndienst wuchs der der Post, nachdem 1867 die Thurn- und Taxische Reichspostverwaltung erloschen war. Dann wurde die Schnelligkeit verstärkt. Koch München fährt man heute von Berlin in dreiviertel der Zeit wie vor 25 Jahren, und ähnlich ist das Verhältnis auf vielen Linien. Jede Stadt nicht bloß will Eisenbahnstation sein, auch die Dörfer haben diesen Ehrgeiz. Die Eisenbahnen bekommen allerdings schon wieder Konkurrenz durch Flugmaschinen und Kraftwagen. Mögen die ersten sich nur in begrenztem Maße betätigen, so haben die Automobile dem Dampfwege viele Fahrgäste erster Klasse genommen, und auch die Omnibusse haben noch eine große Zukunft. Aber der Verkehr ist so gewaltig, daß er allen Beförderungsmitteln reichen Verdienst sichert. Und wer weiß, welche gewaltigen Umwälzungen auf diesem Gebiete noch bevorstehen? Von drahtloser Telegraphie zu sprechen, wäre früher für Narren erklärt; für die Eisenbahnzüge winkt das Problem der schnellen Eingeleistetrains als neue Aera.